



إنهم يتأهبون لاستقبال العملادات

في صمت... رفعوا المعاناة عن قناة السويس

وهؤلاء الرجال قاموا بإزالة الضخم سد تراق بطول القناة وهو خط بارليف حيث كان حجمه ١٠٠ مليون متر مكعب من الرمال ثم الاموا على مسافة ١٧٥ مترا من شرق القناة بكتبات جديدة لحماية جانب القناة الشرقى على المسافة المستهدفة للتوسيع . وهذه التكتبات الجديدة بطول ١٥٥ كيلو مترا . وهي في حجمها الضخم من سور الصين العظيم تم تقديم المعدات لتزيل التكتبات القديمة للصفحة الشرقية للقناة بطول ١٣٤ كيلومترا . وكل ذلك العمل تم بأيد وحمرة مصرية واستطاعت أجهزة هيئة قناة السويس أن تسيطر سيطرة كاملة على تسقي وتنظيم العمل على امتداد ١٨٥ كيلو مترا أى من غواطس بورسعيد إلى غواطس السويس . تم تقديم الكراكات الضخمة وعددها ٤٠ كراكه لتوسيع وتعيق

هيام منتصر

على امتداد ١٧٣ كيلو مترا هي طول قناة السويس يتأهب آلاف الرجال لاستقبال ناقلات البترول العملاقة محملة بالبترول حتى حمولة ١٥٠ ألف طن للناقلة الواحدة . ولا يستطيع إنسان أن يتصور مدى الشعور بالتفاؤل الممزوج بالمسؤولية الذى يغلف حياة رجال قناة السويس ابتداء من أول عام ١٩٨٠ . لأنهم يدركون أن هذا العام سوف يشهد نتائج إيجابية لجهود ٥ سنوات من العمل الشاق والدراسات الواعية واليقظة التامة .



القناة مفضله ١٧ متراً إلى عرض القناة الحالية ولتغوص برمتها في أعماق القناة ليصل العاطس المسوح به للسفن العابرة ٣٨ قدماً حالياً إلى ٥٣ قدماً. وقد كانت كراكات هيئة قناة السويس وعددها ١٣ كراكات هي الساقية في هذا المضمار حيث عهد إليها تطهير ١٣٢ مليون متر مكعب من حجم العمل البالغ ٥٩٣ مليون متر مكعب وانقسمت ٦ شركات اجنبية وشركة القناة لأعمال الموائج وهي إحدى شركات الهيئة باقي حجم العمل ولعل أهم ما يميز هذا العمل ويضفي عليه عظمة بالغة هو التوازن الدقيق الذي وضعته هيئة القناة بحيث تسير الملاحة في القناة جنباً إلى جنب مع معدات التطوير الضخمة بحيث لا تعوق إحداهما الأخرى. وقده قصيره. ونسأل... لماذا هذا الجهد الحارق؟... يقر هذا العمل الضخم مهندس مصري عاش ربع قرن من الزمان يتحمل مسئولية العمل في قناة السويس... هو المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس الذي كان في طليعه من حملوا مسئولية إدارة القناة بعد تأميمها عام



١٩٥٦ وقاد أجهزتها في أحلك فترة مرت على هذا المرفق العالمي وهي الفترة التي أعقبت إغلاق القناة ثمان سنوات بعد حرب يونيو ١٩٦٧. حتى استطاع الرئيس السادات أن يفاجئ العالم بقراره الشجاع بإعادة فتح القناة للملاحة الدولية في ٥ يونيو ١٩٧٥.

ويقول المهندس مشهور: العالم تحمل حصاره بسبب إغلاق القناة في تلك الفترة بلغت حوائج ١٤ مليارات من الدولارات. من هنا يأتي قرار الرئيس السادات بمثل طابعاً استراتيجياً في سياسة التنمية للشعوب الواقعة بين شال القناة «دول البحر المتوسط وأوروبا» والدول الواقعة جنوب القناة «دول آسيا وشرق أفريقيا» بما تخففه من ثروة بتوليده صخمة.

ولقد إلى السؤال: لماذا التطوير؟ ويجب المهندس مشهور: كان من المنحصر تطوير القناة لأسباب عديدة أولاً: لتضخم أحجام وحمولات ناقلات البترول إبان إغلاق القناة حتى أصبحت تنفوق قدره القناة الحالية على استيعاب عبورها. ثانياً: دراسة حواء القناة لاحتياطي البترول العالمي مضافاً إليها دراسات بيوت الحيرة الأجنبية نتج عنها توقعات هامة تنفوق إن أية زيادة على طلب البترول المستورد من الخليج في عام ١٩٨٠ تستل إلى ٧٠٠ مليون طن وإلى ٨٠٠ مليون طن عام ١٩٨٥ وإلى ٩٠٠ مليون طن عام ١٩٩٠. فإذا وضعنا في حساباتنا وسائل نقل بترول الخليج سواء بواسطة خطوط انابيب البترول أو الناقلات نجد أن قناة السويس سيكون لها النصيب الأكبر في هذا المضمار حيث ينتظر أن تنفق نقل حوالي ٤٠٠ مليون طن بترول عام ١٩٨٠ ترتفع إلى ٤٧٠ مليون طن عام ١٩٨٥ وتصل إلى ٥٧٥ مليون طن عام ١٩٩٠ لذلك كان لابد من تعميق وتوسيع القناة لتستوعب الناقلات العملاقة وهي عملة هذه الكليات. وثالثاً: أن تطوير القناة سيحقق طفره كبيره في زياده إيراداتها حيث تصل عام ١٩٨١ إلى ١٠٠٠ مليون دولار (٥٨٨ مليون دولار عام ١٩٧٩) وسترتفع الإيرادات إلى ١٢٠٠ مليون دولار عام ١٩٨٥ أي أن التطوير سيحقق مضاعفة إيرادات القناة. لذلك كان الاحساس بالمسئولية الذي يعيش في وجدان أبناء القناة استعداداً لتقديم

العمليات... وبالتالي هناك شعور مماثل في تخطيط شركات الملاحة المتخصصة في نقل البترول حيث ستوفر لهم القناة من ١٧٪ إلى ٦٦٪ بالنسبة للمنافسة بين دول آسيا وأوروبا بالنسبة لدوران السفن حول أفريقيا. وبالتالي هناك وفر في النفود من ٢٥٪ إلى ٥٠٪ لكل رحله للناقلات... وهناك تضاعف في عدد الرحلات... لذلك حفل اجتماع مؤتمر الملاحة الدولية في ١٩ و ٢٠ مايو الماضي بمركز أبحاث الهيئة بالإسماعيلية باستفسارات عديدة من جانب العرفه الدولية حول الاجراءات التي تتخذها قناة السويس حالياً لاستقبال الناقلات العملاقة بحمله حتى ١٥٠ ألف طن في أول أكتوبر القادم



ويقول المهندس/ أحمد عازز مدير عام التخطيط والبحوث بالهيئة إن قناة السويس هي القناة الرائدة في العالم وهذا يعني أنه ليست هناك قناة في العالم يمكننا أن نقل عنها تجاربها. بل إن جميع قوات العالم هي التي تنقل عنها مشروعاتها وهذا يعطي صوره واقعيه لاهمية تطوير القناة. وإن المرحلة الأولى لتطوير القناة على وشك الانتهاء.

١٠٤ دول استخدمت القناة بحثنا عبد الحميد مدير مدير العلاقات العامة فيقول: بالنسبة لاستخدام القناة... تقول الاحصائيات أن ١٠٤ جنسيات استخدمت القناة أهمها اليونان وليبيريا والدومينيكا واليابان والاتحاد السوفيتي وفرنسا وإيطاليا وبنما وألمانيا الغربية... وبالتقارنه بالأعوام السالفة لتزحف الملاحة نجد أن ٦٨ جنسيه استخدمت القناة حتى عام ١٩٦٦... وفي مجال المقارنه لنقول إن قناة

السويس حققت تصاعداً ملحوظاً في معدلات عبور السفن والحمولات بها خلال الخمسة الأعوام التالية لإعادة الملاحة... في عام ١٩٧٦ عبرت القناة ١٦٩٩٤ سفينه بلغت حمولاتها ١٨٨ مليون طن أما عام ١٩٧٩ فعبرت القناة ٢١٦٤٣ سفينه حمولاتها ٢٦٦ مليون طن وخلال الشهر الماضي من عام ١٩٨٠ ارتفع المعدل اليومي لعبور السفن إلى ٦١ سفينه يوميا أي بلغ عدد السفن العابره في هذه الفترة ٩٢٧٢ سفينه بلغت حموله حمولاتها حوالي ١٢٠ مليون طن بمتوسط يومي حوالي ٨٠٠ ألف طن. فإذا كان هناك حالياً ٨٠٠ ألف طن تعبر يوميا القناة قبل تطويرها فمن هنا يجب أن نتعامل وننظر في دراسات حواء القناة الذين وضعوا المشروع وتغذوه ونستطيع أن نقول إن القناة قدمت للخرافه المصريه حوالي ٢٢٠٠ مليون دولار خلال الخمس السنوات الماضية. وهكذا نرى أن قناة السويس توشك أن تفتح ذراعيها لتحقيق حلم التجاره العالميه في عبور السفن الضخمه.

التفريعات الجديدة

أشأت الهيئة ٣ تفريعات جديدة ضمن المرحلة الأولى للتطوير:

- ١- تفريعه بورسعيد: تبدأ من الكيلومتر ١٧ لتنفق يوغاز بورسعيد عند الكيلومتر ١٩٥ شلالاً بطول ٣٦.٥ كيلو متر.
- ٢- تفريعه النجاش: بحيرة النجاش بالإسماعيلية من الكيلومتر ٧٦.٦٠٠ إلى الكيلومتر ٨١.٧٠٠ وانتهت أعمال التطوير بها بطول ٥.١٠٠ كيلو متر.



مشروع تطوير قناة السويس					
البيان	القطاع المائي	عاطس كاملة	حمولة فارغة	حمولة	التكاليف
البيان	بالتر المربع	بالقدم	طن	طن	بالمليون دولار
القناة حالياً	٠١٨٠٠	٣٨	٦٠	٢٥٠	-
القناة بعد المرحلة الأولى	٣٧٠٠ - ٣٣٠٠	٥٣	١٥٠	٣٧٠	١٢٧٥
القناة بعد المرحلة الثانية	٤٧٠٠ - ٥٢٠٠	٦٧	٢٦٠	٥٠٠ +	١٢٠٠

- بدأ تنفيذ المرحلة الأولى في أول نوفمبر ١٩٧٥ وتنتهي في منتصف ١٩٨٠.
- يبدأ تنفيذ المرحلة الثانية بعد دراسة نتائج تنفيذ المرحلة الأولى.



وزيادة نسبة الأمان في العبور
توسّاه بور سعيد البحرية احدي

القلاع الرئيسية بالهيئة :

عدلتا مدير إدارة الترسانات بالهيئة المهندس
عبد الرحمن منتصر فيقول كانت الترسانة البحرية
بور سعيد قبل تأميم قناة السويس عبارة عن ورش
بحرية تقوم بالأصلاحات الصغيرة وبناء
الوحدات البحرية المساعدة نظراً لقلّة إمكانياتها .
وبعد التأميم . اهتمت إدارة هيئة قناة
السويس بدور الترسانة في تدعيم الأسطول
التجاري لمصر فوفعت كمائة العمل بها والعاملين
لتقوم ببناء السفن علاوة على دورها الفعال في
تعزيز معدات الهيئة وصيانتها .

وفي الخامس من يونيو ١٩٧٥ أعاد الرئيس
المؤمن محمد أنور السادات الملاحة في قناة
السويس . وكان ذلك إيذاناً بانطلاق حماية
العمل في سواعد أبناء هيئة قناة السويس .
وبعداً للشروق فجر جديد على القناة . ومن نع
العرفان والوفاء لمصر . وعلى درب العطاء الذي



● مركز الاعاث بالهيئة ملحق الاعاث والمؤتمرات العاليه

تركيب شبكة محكمة من أجهزة الحاسبات
الالكترونية لتجميع وتنظيم وعرض المعلومات عن
سفينه غايه وكل مرشد بالقناه . وكذلك
تركيب مجموعة شبكات للاتصال اللاسلكي
وتتكون من محطات ثابتة للإرسال والاستقبال
تنتشر على طول القناه للاتصال لكل من له صلة
بالملاحة بالقناه سواء من معدات أو أفراد .
وسيداً استخدام هذا النظام متكامل قبل عبور
أول ناقله عملاقه محمله بالتيرويل في القناه .
وهذا النظام سيحقق السيطرة الكامله على السفن

أما كراكات الهيئة التي تتولى صيانة اخرى
الملاحى من الاعطاء وتحسينه والاشتراك في
تطويره فازدقت قدراتها لتصل إلى ٥٨٩٣٠
حصانا بزيادة ٤٣٣٪ .

التحكم الالكتروني :

ويواصل الحديث الدكتور عبد المجيد فؤاد مدير
مشروع المراقبة الالكترونية فيقول إن الشيء الذي
تميز به قناة السويس على شاطئها هو العمل
الذي يجري حالياً في إحدى عشرة محطة إرشاد
على امتداد القناة لمراقبة السفن العابرة وهو
تركيب نظام مزبد من المراقبة الالكترونية
للملاحة حيث يتم الآن تركيب شبكة رادارية
تتكون من ٣ محطات (بور سعيد - البحيرات
المره - بورنوفيق) وشبكة اتصالات لاسلكيه
لتحديد مواقع السفن تتكون من ثلاث محطات
للإرسال اللاسلكي لنظر القناه بأكملها وكذلك

٣ - نفريعة الدفوسوار : تبدأ عند الكيلومتر
٩٥ لتتلق بالبحيرات المره عند الكيلومتر ١٠٤
بطول ٩ كيلومترات .

٤ - القناة الغربية بالبحيرات : تصل نفريعة
الدفوسوار الغربية بطريفة كبريت الغربية ليتخلق
ازدواج القناة بطول منتظمة البحيرات من
الكيلومتر ٩٥ حتى الكيلومتر ١٢٣ . وأوشك
العمل بها على الانتهاء .
فإذا أضفنا إلى النفريعات السابقة نفريعة
البلح المنشأة عام ١٩٥١ تكون القناة قد حققت
ازدواجاً بطول ٦٧ كيلومتراً (٣٥٪ من طوقها) .

التوازن في التطوير

بالرغم من توجيه كافة جهود إدارة القناه نحو
تطوير افرى الملاحة فإن هيئة قناة السويس
أدركت أن تطوير الخدمات الملاحة المساعدة
للسفن العابرة تعتبر أمراً حيوياً بالنسبة للتوافق بين
قدراتها وزيادة حمولات السفن العابرة لذلك
يقول المهندس / قاسم سلطان مدير إدارة
التحركات إن الهيئة قد طورت ووفعت قدره
قاطراتها لتصل إلى ١٢٠٠٠ حصان للقاطرة
الواحدة ولتصل مجموع قدرات قاطرات الانقاذ
بها إلى ٤١٣٠٠ حصان بزيادة ٣٣٠٪ عما كانت
عليه منذ تأميم القناه . أما قاطرات الميناء وقطر
السفن والاتصالات فبلغت قدراتها ٧٢٢٠٠
حصان بزيادة عشرة اضعاف . والقاطرات
المصاحبه بلغت قدراتها ٤٣٠٠٠ حصان
بالاضافه إلى قاطرات الخدمة واللشاش وسفن
الإرشاد .





هو سينا يقدم دائما الأناج البحر والحد السحي نحو تطور أعظم في الإنجاز . وعن نشأة الرسالة ونشأتها فقد وضع حجر الأساس للرسالة في ٢٣ ديسمبر عام ١٩٦٠ والتفتحت في ٢٣ ديسمبر ١٩٦٤ وكانت أول سفينة بشاعه انتجها الرسالة السفينة قادة السويس وحملتها ٣٢٠٠ طن وقدره محركاتها ١٤٧٠ حصانا وسرعان ١٣.٤ عقده في الساعة وذلك في ديسمبر ١٩٦٠ . أما الآن فنستطيع الرسالة بناء سفينتين حمولة الواحد ١٢٠٠٠ طن في وقت واحد أو سفينة واحدة حمولة ١٨٠٠٠ طن على الفرق ناصر وطوله ١٥ مترا وعرضه ٤٤ مترا . وتمتلك الرسالة الآن حوضا عائما حمولة ١٠٠٠٠ طن ونظم الرسالة حاليا بناء معدية بلغ حمولتها ١٥٠ طن للعمل بمنطقة الدرسور كما انبث من بناء أربع معديات حمولة كل منها ٤٥ طن . وقد قررت الهيئة إنشاء مركز جديد للتدريب بترسانه بورسعيد البحرية ضمن خطة التطور للرسالة الهدف منه اعداد اطقه بالخدمات الفنية لسائر التطوير في النشاط ومواقع الأناج تبلغ مساحه المركز ٢٢١٧٠ م٢ .

ويطلع به حاملوا الشهاده الإعدادية ويستوعب ٨٠٠ دارس ومدة الدراسة به ٤ سنوات ويتم تخرج ٢٠٠ طالب سنويا في التخصصات الآتية : الخراطة - توريد وتكييف - براده - حماره سفن - كهرباء توجيل - بناء سفن - حداده - يتكلف هذا المركز ٥٥ مليون جنيه تقريبا بالإضافة إلى ما يعادل ٣ ملايين جنيه استرليني ووضع حجر الأساس له في ١٣ أكتوبر ١٩٧٧ وقد تم إرسال أول دفعة من الشربين لتدريبهم في يناير ١٩٧٩ إلى إنجلترا للتدريب على الأسس الحديثة للتدريب التقني ومن المنتظر الانتهاء من البناء والتجهيز والتشغيل في أواخر ١٩٨١ وتبدأ على الفور الدراسة به

قلاع اطقه السع

نوافه للصناعات البحرية اطقه . ويرافقا في الحديث المهندس يوسف محمد يوسف مدير إدارة الشركات على امتداد القاعة . تزخر المنطقة بمواقع عمل عديدة لشركات اطقه السع . هذه الشركات بدأت اطقه في تأسيسها عام ١٩٦١ . لتكون النوافه الرئيسة للصناعات البحرية اطقه في مصر . وترتبط بالملحة في القاعة . وبالواجب الأساس للمجرى الملاحي . برابط وثيق . تدعم اقتصاد مصر . تقدم خدماتها للملاحة الدولية .



● فوس نصر الشاهه اطقه في احتفالات عوده الملاحة يوم ٥ برية ١٩٧٥



يوسف محمد يوسف



● عبد الحميد بدر

أولا : شركة القناج لبناء السفن : رأس مالها ٤ ملايين جنيه . والرثة في بناء السفن المساعدة والقاطرات والكراكات والأوتاش والصنادل وسفن الارشاد والمنشآت المعدنية المتصلة بالأعمال البحرية . وحصاد هذه الشركة في أعمالها يكون اناجا وطنيا وفيها : المهندس فحي عاز رئيس الشركة يقول : بنينا ٤٠ قاطرة قدرتها من ٤٠٠ إلى ٥٠٠ حصان . و ٩ كراكات قدرتها من ٢٥٠٠ حصان وقدمنا حيرانا في سوريا وتونس وليا . وهناك أعمال أخرى كثيرة جدا قناجا . ولدينا وحدة بحرية فريدة من نوعها في العالم . عبارة عن قاطرة وورشة عائمة أي ٣ وحدات أدمجت في وحدة مزودة بمحرك هيليو كوبر . ومجهزة بالأجهزة الإلكترونية . وتعمل في حقل بيوتن بلاجي .

ثانيا : شركة القناج لأعمال الموانئ - وهي ضمن الشركات التي تعمل في تنفيذ مشروع التطوير للقاعة تثنى حاجز أمواج جديد في بورسعيد . بطول ٢.٥ كيلو متر . كواكتها تعمل في تعميل وتوسع القاعة . أسهمت في بناء ٩٧ قنوا جديدا للرباط في الحيرات ومدخل القاعة . كلفت بناء مساحة حوالي ٨ كيلو مترات من التأسيسات الحديدية لحواجز القاعة . وبضيف الحديثة .



● حسب لداكاري لتعيد الأول عوده للملاحة منذ ١٩٧٦

ويقول المهندس جلال صدق رئيس الشركة إن الشركة حققت أحصم رقم أعمال لها في عام ١٩٧٩ حيث بلغ ٣.٥ مليون جنيه بزيادة ٢٥ . على المثلث لها في اطقه . ولقد بدأت منذ أوائل عام ١٩٧٩ تصنع قطع الغيار اللازمة لإصلاح السفن . وخلال العام الماضي أنشأت فرقا ميكانيكا قدره ٧٥٠ طن ضمن تطوير الشركة .

ثامسا : شركة الأعمال الهندسية بورسعيدية : مهمتها بناء الوحدات البحرية مثل الصالات والمنشآت ونقلات المياه والوقود . وبناء المنشآت المعدنية والمراسي البتولية والأرصعة العائمة . وخلال لقائي بالمهندس عبد المنعم جديدي رئيس الشركة ذكر أن الشركة تتميز بإصلاح الأجهزة الإلكترونية للسفن . وأعمال اللحام على البارد . وشركات البترول في خليج السويس والبحر الأحمر تعتمد عليها في إنشاء صهاريعها ومستودعاتها .

تطوير ضخ في إصلاح وإمداد السفن بالأجهزة الإلكترونية والإدارية . وللعلم فإن الشركة هي الوكيل الوحيد لتوزيع البويات البحرية في مصر والشرق .

سادسا : شركة القناج للرباط وأتوار السفن : يتضح من اسم الشركة نوع عملها الذي تقوم به في القاعة . فهي المسئولة عن تقديم خدمات الرباط وحل السفن والعائمات سواء في القاعة أو في ميناء بورسعيد والسويس . وتورد السفن العابرة بالمنشآت . والفلايك اللازمة . وأطقم العمال . للمعاونة في عمليات الرباط عند الطوارئ . . ويضيف المهندس محرز رئيس الشركة : أما عن الأتوار فنحن نورد جميع السفن العابرة بكشالات الأبارة . لاستخدامها خلال العبور الليلي . في القاعة . ومنذ عوده الملاحة حتى الآن قدمنا خدماتنا لحواجز ٩٥٠٠٠ سفينة عابرة . ونحن نقوم بتصنيع معداتنا وتطويرها دائما

سابعاً : شركة رسالة السويس البحرية تكتسب بالإصلاحات المختلفة للسفن . وذلك بترسانة أوبالغوص الحاف أو العالم أوعليج السويس . ونتيجة لخطة التطوير التي بدأتها الشركة منذ عامين . أصبحت من أكبر مواقع إصلاح السفن بمنطقة القاعة . حيث أصبح لديها حوض عام قدره ١٧٠٠٠ طن ويمكن رفع معلقة أو موزعة أية سفينة أو ناقلة عملاقة حتى حمولة ٣٠٠٠٠٠ طن للإصلاح . ويتحدث المهندس غراب رئيس الشركة قائلا : وضعنا في الاعتبار إصلاح حفارات البترول الضخمة التي تعمل في خليج السويس والبحر الأحمر . لذلك أصبحت معداتنا قادرة على الرفع بذلك الواجب . وأصبح لدينا حوض جاف قدره ١٠ آلاف طن . بالإضافة إلى الفرق الميكانيكي وقدره ٧٥٠ طن وخطة تطوير الشركة التي بدأتها منذ عامين تتكلف حوالي ١٦ مليون دولار . وهكذا تلحق قادة السويس الحدود . ومع شروق التطوير على المجرى الملاحي التدرج أجنحة التطوير فوق كل مرافق القاعة ■